Naar ruimer horizon: officieel orgaan van de Vereniging Indisch Jeugd Centrum ; Aruba van deze dagen. – jrg 3, nrs. 4-5 (februari-maart 1948)



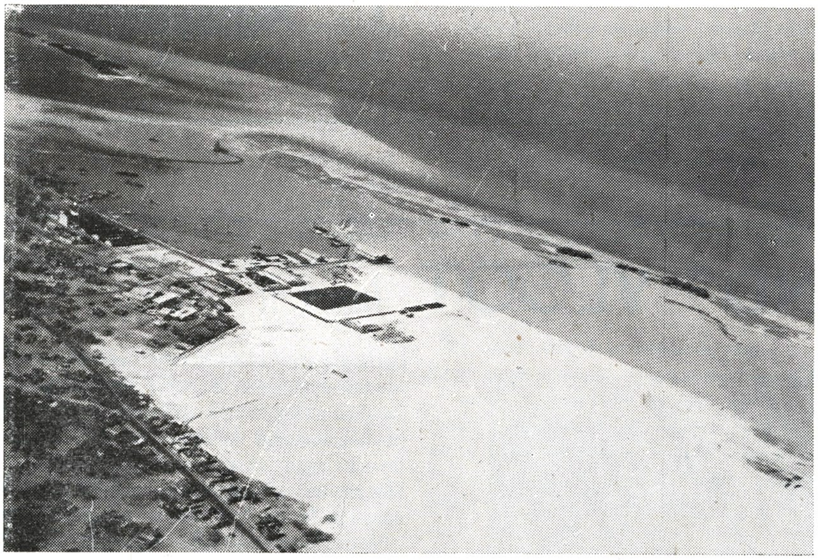
# *De* HAVENWERKEN *in de* PAARDENBAAI

## *TE ORANJESTAD — ARUBA*

**door L. DE HOOP**
**Hoofd-technisch-ambtenaar bij Openbare Werken**

Langs vrijwel de gehele Zuidwestkust van het eiland Aruba ter lengte van ruim 20 km. bevinden zich, op ongeveer 500 m. afstand uit deze kust gelegen, koraalriffen, welke zich tot ongeveer hoog-waterpeil boven de zee-oppervlakte verheffen.
Het tussen de kust en deze riffen gelegen bassin, hier Lagoen genaamd, heeft een diepte, varierende van ± 2 tot ± 10 m. en vormt derhalve voor schoeners en kleine schepen een ideale natuurlijke haven.

De Zuidoostelijke en de Noordwestelijke gedeelten van deze natuurlijke havens resp. genaamd de St. Nicolaasbaai en de Paardenbaai zijn door uitbaggering voor grotere schepen toegankelijk gemaakt en van aanlegplaatsen voorzien. De St. Nicolaasbaai is uitsluitend ten dienste van de Lago Oil & Transport Co. Ltd. ten behoeve van de olie-raffinaderij te St. Nicolaas, terwijl de Paardenbaai de haven van Oranjestad is.
Ten Noordwesten van de Paardenbaai en buiten de beschutting van het rif bevindt zich vervolgens nog een steiger voor het aanleggen der tankschepen van de Arend Petroleum Maatschappij.



**De „Paardenbaai" haven van Oranjestad, tussen het beschermende rif en het opgespoten land, waarlangs de kademuren door de N.V. Nederlandsche Maatschappij voor Havenwerken worden gebouwd**

Omtrent de in de Paardenbaai uitgevoerde en in uitvoering zijnde havenwerken volgen hier thans enige bijzonderheden: De toegang tot de Paardenbaai, gevormd door een natuurlijke opening tussen de koraalriffen was oorspronkelijk ongeveer 6 m. diep, terwijl in de baai diepten tot over 10 m. voorkomen. De baai was dus voor kleine zee-schepen toegankelijk. In 1930 werd op een diepte van 6 m. een steiger ter lengte van 150 m. gebouwd, teneinde het aanleggen, laden en lossen van deze schepen mogelijk te maken. Vervolgens werden in 1930 de ingang en de haven uitgebaggerd tot een diepte van 9 m. beneden laag-water.

In 1945 werd een plan tot grondige verbetering van de Paardenbaai ontworpen, welke verbetering beoogde, de haven ook voor grote schepen toegankelijk te maken.

Dit plan omvat:

a. het baggeren van een vaargeul tot een diepte van 10.70 m. beneden laagwater en een bodembreedte van 110—200 m., waarbij tevens een tweede toegang uit Noordwestelijke richting wordt gemaakt.

b. het maken van een kade ter lengte van 450 m in het verlengde van de bestaande steiger.

c. het ophogen van haventerrein met de uitkomende baggerspecie.

d. het versterken van de bestaande steiger, zodat de aanlegdiepte van 6 m. op 10.70 m. kan worden gebracht.

e. het inrichten van een schoener- en vissershaven.

De baggerwerken en de kade-aanleg zijn thans in uitvoering resp. bij de Standard Dredging Corp., gevestigd te New-York en de Nederlandse Maatschappij voor Havenwerken,

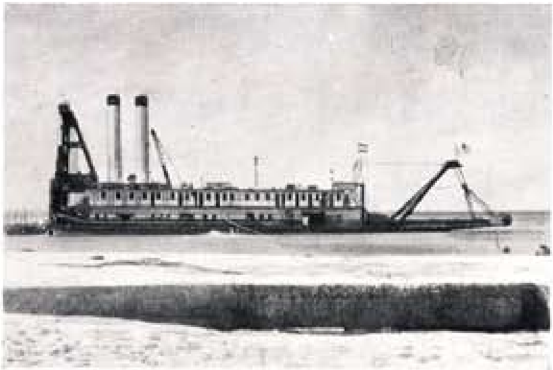
---

en genodigden. De bekende cineast Mr. A. Hustincx is met zijn kleurenfilms van Sumatra, Java en Bali ook op Aruba geweest.

—o—

Uit het bovenstaande blijkt dat het culturele leven op Aruba zich langzaam maar zeker langs een stijgende lijn beweegt. Wanneer de plannen om dit eiland tot een toeristisch centrum te maken, verwezenlijkt zijn, dan zal ongetwijfeld ook het culturele leven snel intensiever worden. Moge de toenemende culturele bloei mede een reden zijn tot betere bekendheid van het meest Westelijke punt van het Koninkrijk der Nederlanden, het eiland Aruba.

**Panorama van Oranjestad met op de achtergrond de haven, die thans belangrijk wordt verbeterd**



**De baggermachine „New Orleans" van de „Standard Dredging Corps", welke maatschappij het baggerwerk verricht**

gevestigd te Amsterdam. De kademuur wordt vervaardigd uit vooraf gereed gemaakte, hellend gestapelde betonblokken, wegende ± 65 ton per stuk.

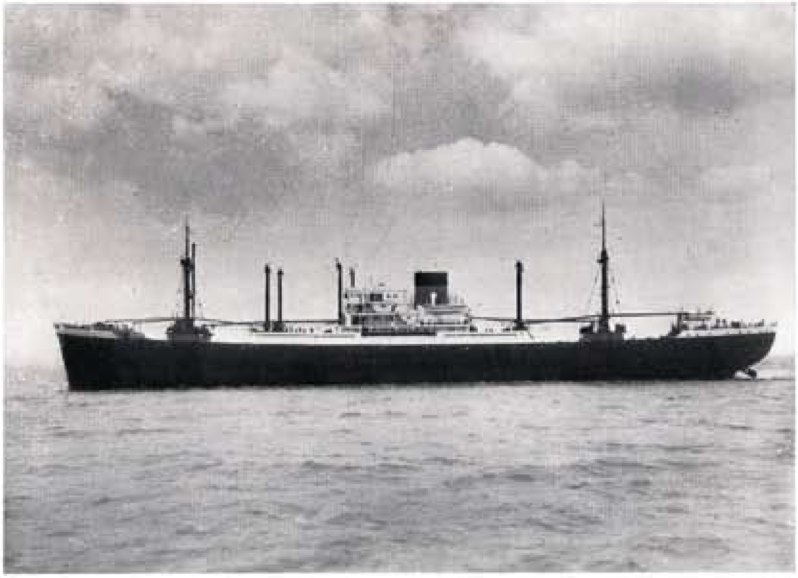
De totaal geraamde kosten voor de uitvoering van het gehele plan bedragen rond C.fl. 4.000.000. Intussen is reeds de wenselijkheid tot een nog grotere uitbreiding naar voren gekomen, waarbij een in de heersende windrichting gelegen vingerpier is opgenomen, teneinde het aanleggen van grote en hoog opgebouwde schepen zonder sleepboot-hulp mogelijk te maken.

Die extra uitbreiding wordt C. fl. 5.000.000 geraamd.

Als het ganse werk in een jaar of twee gereed is gekomen, zullen verscheidene zeeschepen tegelijk langs Oranjestad's kade kunnen meren.

VH CACAO
VH CHOCOLADE
VH PUDDINGPOEDER
VH VAN HOUTEN · WEESP

# De „NEDERLAND" VLOOT *herstelt zich*



In het Januari-nummer hebben wij een nieuw type vrachtschip laten zien, dat in Amerika werd gebouwd, doch ook in Nederland hebben de bedrijven na de oorlog niet stil gezeten.
Hiernaast zie je de nieuwste aanwinst van de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland" te Amsterdam, het m.s. „Borneo" van 9400 B.R.T., dat bij de Koninklijke Maatschappij „De Schelde" te Vlissingen werd gebouwd.
De „Borneo", die nu pas in de vaart is, heeft reeds een veel bewogen geschiedenis achter de rug. In Mei 1940 was men al met de bouw begonnen en 2 jaar later werd het schip, door de Duitsers in beslag genomen. Nadat het weer vrij gegeven was, werd het in 1943 te water gelaten, opnieuw door de Duitsers ingerekend en naar Dordrecht gesleept. In het begin van het volgend jaar werd het naar Rotterdam gebracht en aan de Wilhelminakade gemeerd. Door sabotage is toen het voornemen om het schip naar Vlissingen te brengen, niet verwezenlijkt. Na de bevrijding is het door de Britse Admiraliteit naar Vlissingen gebracht, waar het werd afgebouwd.
De dienstsnelheid van dit moderne Nederlandse vrachtschip bedraagt 14½ mijl, terwijl 32 passagiers er bovendien comfortabel in kunnen worden ondergebracht.
De Maatschappij „Nederland" beschikt ook nog over een zusterschip van de „Borneo", de „Bali", die eveneens na de bevrijding werd afgebouwd en thans in de vaart is gebracht.